INTERNACIA FERVOJISTO



ORGANO DE I.F.E.F.

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO

23a jaro Novembro/Decembro 1971 N-ro 6





La estraro de IFEF dezi-ras al la legan-taro ĉion bonan okaze de la Zamenhof-tago – la krist-naskfesto – kaj fine: Sukcesplenan veturadon tra la nova jaro!

Kliŝo disponigita de NSB, Oslo.



24-a Kongreso de Internacia Fervojista Esperanto-Federacio

de la 6-a ĝis la 12-a de majo 1972
LUGANO (Svisio)

Konstanta adreso: 24-a Esperanto-Kongreso IFEF
Kurt Greutert, Sekretario
CH-6512-Giubiasco (Svislando)

Poŝtĉekkonto: Banca Populare Svizzera Lugano, Konto-n-ro 69-5626 (dorse de la enpagilo: CC 305 460, 24-Esperanto-Kongreso IFEF)

Bankkonto: Banca Popolare Svizzera, CH-69-Lugano Svisio (Konto: CC 305 460, 24-a Esperanto-Kongreso IFEF).

LKK — komunikoj

Statistiko: aliĝis ĝis la 11-a de novembro 1971 el Aŭstrio 3, Francio 2, Germanio 21, Jugoslavio 3, Svedio 2, Svisio 15, entute 46 el 6 landoj.

Kongresa lunĉo. La kongresa lunĉo okazos dimanĉe inter la Solena Malfermo kaj la ekskurso. Ĝi ne estas bankedo, sed prezinda rapida kaj tamen kompleta manĝo (enkluzive servo kaj ¼ litron da vino). Dum festotagoj granda parto de memservaj restoracioj estas fermitaj, krom tio en la urbo estas ĉiam multaj turistoj el proksima Lombardio, pro tio preskaŭ ne eblos al tia homamaso, kiel reprezentas ni kun niaj gekongresanoj, trovi lokon en proksimaj manĝejoj kaj samtempe esti rapide servota. Ni konsilas al ĉiuj mendi la kongresan lunĉon. Antaŭmendo estas nepre necesa. Kongresa lunĉo kostos sfr. 12.—.

Kongresejo. Kongresejo estas «Padiglione Conza», konstruaĵo kiu disponas pri sufiĉe da loko por iuj niaj manifestacioj. Nur por filmoj kaj fakprelego ni antaŭvidas alian ejon.

Trajnbiletoj: Por fervojaj biletoj nepre mendu laŭ indikoj sur aliĝilo. De nordo tra Bellinzona-Lugano ĝis Chiasso aŭ pli se vi deziras daŭrigi la vojaĝon pli suden,

GRAVAJ ENHAVAĴOJ

INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-FEDERACIO
Sekretariejo: E. Kruse, D-6 Frankfurt (M) 70, Schweizer Str. 104, Germanio
Redaktoro: Per Johan Krogstie, N-2340 Løten, Norvegio
Bankkonto: Thurgauische Kantonalbank, CH-8590 Romanshorn, Svisio

de sudo tra Chiasso-Lugano ĝis Luzern aŭ pli se vi deziras daŭrigi la vojaĝon pli norden. En certa momento tio povus signifi aŭ por vi aŭ por ni avantaĝon.

Loĝado: Ĉiujn informojn rilate loĝado vi trovos sur la aliĝilo. Bonvolu klare respondi ĉiujn tiurilatajn demandojn, vi evitos al ni miskomprenojn. Ni disponas pri rezervitaj hotel-ĉambroj ek de sfr. 11.— (de sfr. 11.— ĝis 17.— malmultaj eblecoj). Por personoj kiuj tion ne povos pagi ekzistas aliaj eblecoj laŭ interkonsento kun la sekretario de LKK.

LKK-sekretario

Lugano - nia kongresurbo

Lugano ne nur estos nia kongresurbo, Lugano ankaŭ estas la loko kun cento da diversaj ekskurs-eblecoj en belega regiono Lugano ankaŭ estas kuracloko. En Svisio tiuj kuraclokoj estas klasifikitaj de federacia, scienca komisiono. Al decido kontribuas ne sole situo kaj alteco (275 m. s. m.), sed ankaŭ la meza sunbrildaŭro, la modera sunradi-intenseco, la



Kliŝo: Pro Lugano.

Apudlaga vilaĝo Morcote kun pilgrima preĝejo Madonna del Sasso.

mildaj temperaturoj kun ne tro forta taga vario, malfortaj ĝis moderaj ventoj, ktp. Lugano apartenas al la sudalpina zono kun agrabla klimato. Lugano havas multajn aspektojn, multajn vizaĝojn, venu mem kaj elektu vian preferatan.

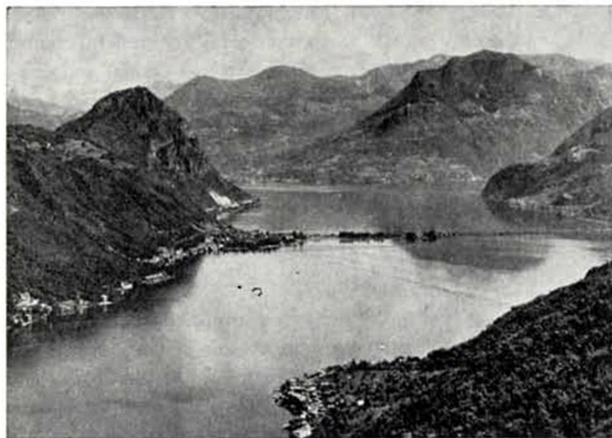
RONDVETURADO SUR LA LAGO — EKSKURSO AL PONTE TRESA

La dimanĉan posttagmezan ekskurson ni ĝuos dum preskaŭ 4 horoj sur la bela «Lago de Lugano». La lago kuŝas sur alteco de 270 metroj, la maksimuma profundeco, antaŭ la fiŝkaptista vilaĝo Gandria, estas 290 metroj.

Ni konatiĝos en la praktiko kun la skurila formo de tiu lago inter montoj kaj pendioj. Tra la diversaj brakoj, preterveturonte idiliajn kaj tipajn tiĉinajn vilaĝojn, ni atingos la elfluejon en Ponte Tresa, romantika loko ĉe la itala landlimo. Sur la ŝipo regos gaja atmosfero, vivoĝojo kaj amikeco. Por atingi tiun staton subtenos nin la deĵoranta popolmuzika septeto.

EKSKURSO AL MONTE GENEROSO

Travivaĵo atendas vin! Per fervojo ni veturos al Capolago (kio signifas «lagofino»). Tie ni ŝanĝos al dentrad-fervojo, kiu portos nin en proksimume 45 minutoj, per modernaj dizelaj trakciiloj, preter la elvidejo Bellavista, al Monte Generoso Vetta. La 9 kilometra fervojlinio venkas nivel-diferencon de proksimume 1400 mertoj. La lastajn metrojn, por atingi la plej altan punkton, la pinton, vi povos piediri. Surprizos la partoprenontojn belega panoramo kun rigardo unufluanke al la Alpa ĉeno kaj aliflanke al la ebenaĵo de Lombardio, ĉe bonegaj veterkondiĉoj ĝis la Apenino.



Kliŝo: Pro Lugano.

Elvido de Monte Generoso en direkto de Lugano.

FAKA EKSKURSO AL CHIASSO

Chiasso estas limstacio inter Svisio kaj Italio kaj havas pro tio internacian karakteron. Tion substrekas la fakto, ke tiu stacio estas komun-stacio de SBB kaj FS. Ĝi konsistas el du partoj, la pasaĝer- kaj la manovro-staciojn. La manovro-stacio novkonstruiĝis ĝis 1967 kaj nia vizito celos antaŭ ĉio al ĝi.

La manovro-stacio de Chiasso akceptas tage meze 66 trajnojn, po duono el sudo kaj nordo kun entute proksimume 2400 vagonoj. Triono de tiuj trajnoj, kun iom malpli ol 1000 vagonoj, povas transiri la limon senŝanĝe, la restantajn 44 trajnojn, kun proksimume 1700 vagonoj necesas disranĝi pere de la trakĝibo.

Pro la landlimo necesas en Chiasso ankaŭ dogan-kontrolo. Por efektivigi tiun kontrolon necesas granda aro da reloj kun grandegaj doganhaloj. En tiuj haloj okazas, krom la dogan-kontrolo, alveno kaj re-ekspedo de multegaj varoj, por 1969 la statistiko montras pli ol unu milionon da tunoj alvenaĵoj kaj iom malpli ekspedaĵoj, entute manipulado de 2'125'500 tunoj. Por la sama jaro oni mencias totalan nombron de trajnoj kun 103'098.

Post manipulado de la transportvaroj ĉe dogano, malŝarĝo kaj nov-ŝarĝo, la manovro devas disranĝi rondo 33 lokajn trajnojn kun entute 1200 vagonoj. El tio rezultas, ke la fakta meza ŝarĝo de la trakĝibo sumas 77 disranĝoj kun entute 2600 vagonoj.

La stacio Chiasso kuŝas en kruta rondvalo, spaco por libere pligrandigi, pliampleksigi la stacion do mankis ĉiuflanke. Tio devigis al specialaj solvoj de la problemoj. Kiamaniere oni faris tion, kaj kiamaniere funkcias tiu moderna lim- kaj dogan-stacio vi povas vidi dum la planita fak-ekskurso al tiu laŭ graveco tria stacio en Svisio. Pro organizaj demandoj ni devas limigi la nombron da partoprenontoj al maksimume 100 personoj. Bonvolu konsideri tion ĉe via aliĝo.

FAKA EKSKURSO AL ĈEFRIPAREJO BELLINZONA

En Svisio novaj lokomotivoj kaj vagonoj estas konstruataj en privataj entreprenoj. Fervojaj riparejoj nur prizorgas tiujn veturilojn, de kuranta prizorgado ĝis ĉefaj revizioj.

La unua riparejo de la Gothard-fervojo konstruiĝis 1874. Hodiaŭ ĝi estas la loko-

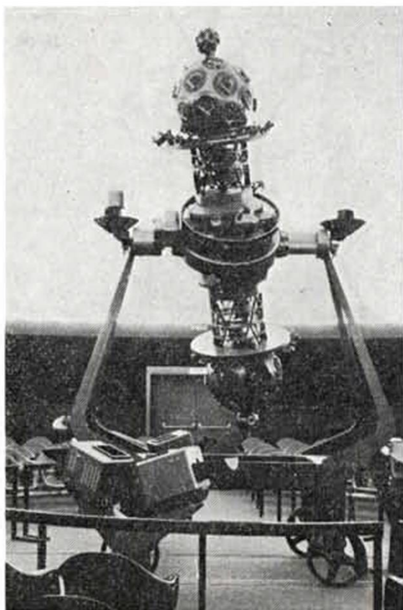
motivejo. Granda parto de la nuna ĉefriparejo konstruiĝis 1890—1891. Sekvis pluraj modernigoj kaj pligrandigoj. Laboras en ĝi hodiaŭ 690 personoj. Al la ĉefriparejo por la prizorgado estas asignitaj proksimume 220 elektraj lokomotivoj (Ae 4/6, Ae 6/6, Ae 8/14, ktp.), 11'000 var-vagonoj (diverstipaj) kaj 900 pasaĝervagonoj.

EKSKURSO AL LUZERN

La tut-taga ekskurso kondukos la gekongresanojn trajne al Flüelen kaj ŝipe tra la lago «Vierwaldstätter-See» al Luzern. Pri ĉi tiu unika okazo ĝui la belecon de tiu regiono ĉi tie ne temas. Celo de ĉi tiuj linioj estas atentigi vin je la vizito de la Trafikdomo Luzern.

Ĝi estas la plej granda trafikdomo en Eŭropo kaj prezentas en viveca aspekto superrigardon pri la teknika evoluo kaj prezentas en viveca aspekto super-rigardon pri la teknika evoluo kaj la graveco de ĉiuj transportiloj surakvaj, surteraj kaj enaeraj, same de telekomunikiloj kaj turismo. Aŭtentikaj veturiloj, motoroj, moveblaj modeloj, fotoj, lumbildoj kaj filmoj prezentas en plej facilkomprenebla maniero ne sole la pason de teknikaj procedoj, sed montras ankaŭ, kiaj rimedoj dum pli fruaj jaroj servis por plenumado de trafiktaskoj. Same ili peradas imagon pri la trafiktekniko de la estonteco.

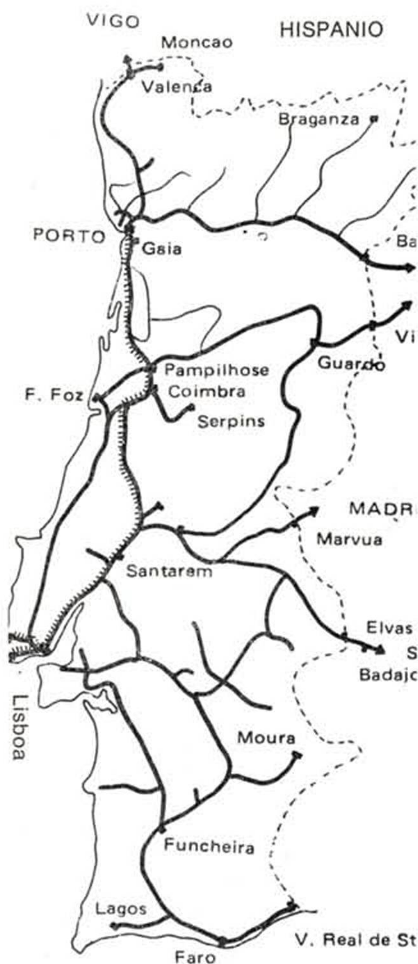
Plie troviĝas en ĝi la planetario «Longines», en la jaro 1969 aldonita al la muzeo. Ekipita per la plej moderna Carl-Zeiss-projekciilo ĝi havigas imponan imagon pri la firmamento kaj la moviĝoj de la astroj. Tagoj, monatoj kaj jaroj fariĝas minutoj kaj sekundoj. Eblas simuli flugadon al la luno kaj admiri kopion de la origina lunaŭtomobilo, kiun uzis la usonaj astronaŭtoj. La planetario, la aktuala instruilo en epoko de la universa veturado fariĝas la impona travivaĵo por ĉiu, ankaŭ por vi.



La Zeiss-planetaria aparato 5 S de la planetario «Longines» en la Trafikdomo de Svisio en Luzern. En la du duongloboj — konformaj al norda kaj suda hemisferoj — estas 32 projekciiloj enkonstruitaj, kiuj proksimume 9000 fiksstelojn projekcias al la kupolo. En la framo, kiu ligas la globojn, troviĝas la specialaj projekciiloj por suno, luno kaj planedoj.

Kliŝo: Pro Lugano.

La Fervojoj de Portugalio



Norveglingve verkita de Tor Wisting, al Esperanto de Per Johan Krogstie. De la presorgano de NSB, «Vårt Yrke». Kliŝoj: NSB, Oslo.

La respubliko Portugalio estas inter la malgrandaj landoj en Eŭropo.

Ĝia areo konsistas el 91 619 km², kaj kun 9,5 milionoj da homoj, 104 individuoj loĝas po km², tio estas la meznombro por Eŭropo. La ĉefprofesio estas agrikulturo kun paŝtado, sed pro malmodernaj metodoj, la profito estas inter la plej malbonaj en Eŭropo.

La fiŝkaptado laŭlonge de la Atlantika oceano, estas je granda ekonomia signifo, kaj dank'al la pilhardkaptado, estas signifoplena hermetikaĵ-industrio.

Industrio kiu en unua vico provizas la enlandan merkaton, ĝi fondas sin sur enlandaj naturproduktoj, kaj laborigas ĉa. 20 % de la laboristaro.

La lando havas abundajn mineralprovizaĵojn, inter alie troviĝas kupro, uranio, kaj volframo, sed manko de elektra energio, malfaciligas ekspluatadon. La produktado de elektra energio estas po enloĝanto nur la duona de la tutmonda meznombro.

Turismo kiel profesio, estas nur en sia komenco, sed dum la lastaj jaroj, oni provis logi eksterlandanojn al Sud-Portugalio, kiel novan ferioalternativon en Sud-Eŭropo.

Eĉ kun kreskanta vivnivelo, la persona enspezo estas tre malalta, kaj tio karakterizigas la transportnivelon de la lando.

La nombro da privataj aŭtomobiloj, estas la plej malalta en Okcident-Eŭropo, kaj la fervoja persontrafiko, estas daŭre kreskanta. La meznombra vojaĝlongo intertempe, nur mezuras 25 km., ĉar mankas al la lando internacia transit-trafiko.

Detaloj de Portugala fervojhistorio.

La unua publika dokumento pri fervojkonstruado en Portugalio, estas de jaro 1845, kaj ĝi temas pri konstruado de fervojo de Lisboa al la hispana landlimo.

La intenco estis kunligi Portugalion kun la centra Eŭropo, per fervojo tra His-

panio, kaj ĝi projektiĝis de «La Societo por publikaj laboroj».

La belga inĝeniero Dupré, dungiĝis kiel gvidanton de la projektlaboro, kaj laŭ lia opinio, oni konstruu fervojojn kaj en orienta, kaj en norda direktoj.

La plano akceptiĝis, sed okazis ĉi tie, kiel en multaj aliaj landoj; la popolo, plena je reakciaj kaj antaŭjuĝaj pensoj, forte kontraŭstaris la modernan eltrovaĵon, kaj la plej oftaj kontraŭargumentoj: ke la fervojo ĝenus siajn najbarojn, detruus ĝiajn pasaĝerojn, kaj la dombestojn laŭlonge de la linioj, efikis ĉesadon en la fervojkonstruado.

Ses jarojn poste, en 1853, oni denove provis realigi la planojn, kaj nova societo: «Central e Peninsular», fondiĝis.

La tasko de tiu societo, estis konstrui la unuan parton de la linio en nordorientan direkton, kaj naŭ jarojn malfruigita, la laboro komencis en la unua fervojo de Portugalio.

2000 laboristoj estis okupitaj en la konstrulaboro, kaj post tri jarojn, la linio finkonstruiĝis.

La 28-an de oktobro 1856, reĝo Pedro V. kaj lia regado estis honorgastoj en la unua trajno kiu veturis la 36 km. longan fervojon de Lisboa al Carregado.

La festparolantoj substrekis la grandan signifon de la nova fervojo. Precipe ili montris al la alta valoro, havi bonajn komunikilojn al la cetera Eŭropo, kiu sendube reduktu la izolecon de la lando.

Dum la jaroj kiuj sekvis, la daŭra fervojkonstruado okazis malrapide, kaj en 1859 oni ne finkonstruis pli ol 68 km.

Sekve de tio «Central e Peninsular» maldungiĝis, kaj la portugala regado pere de «La reĝa fervojkompanio» transprenis la laboron. Kiel gvidanton, dungiĝis la hispana spertulo Don Jose de Salamanco, kiu partoprenis en multaj grandaj konstrulaboroj en Hispanio.

La unua tasko estis pretkonstrui la liniojn orienten kaj norden, kaj li ŝanĝis la ŝpuron de la anglodevena 1443 mm. al la ŝpuro de la hispanaj fervojoj, 1670 mm.

Dum 4 jaroj nun finkonstruiĝis 434 km. da novaj fervojoj.

La 28-an de aŭgusto 1863 oni malfermis la linion de Lisboa al la landlimo ĉe Badajoz, kaj 7 jarojn poste, la hispanoj estis pretaj en sia flanko de la limo.

Nun la unuaj trajnoj povis veturi inter Lisboa kaj Madrid.

La ĉeflinio norden de Lisboa al Porto, — la dua granda urbo de Portugalio, malfermiĝis 1864 al Gaia, iom sude de Porto.

Por atingi la urbon, oni devis kruci la riveron Duoro, kaj al la pontkonstruado oni dungis la famkonatan francan firmaon Eiffel & Co., konata pro la konstruado de la turo en Paris.

Daŭrigo p. 95



La Lisboa—Porto-ekspreso.

La lerta ekspres-trajn-haltigisto



(Copyright) kopirajto: Svend Steenberg, Maagevej 1, Nivaa, Danio. Tradukita el dana de Kåre Bye, Hamar, Norvegio. Ilustraĵo: Johan Ligaard, Hamar, Norvegio.

Nur unu pasaĝero alvenis Vadby per la lasta vespertrajno - - - alta fortstatura viro plenbarba. «Pardonu», li diris al staciestro Hersom. «Ĉu vi povas diri al mi kie mi trovos la vojon al la taverno»? «La taverno? Bedaŭrinde, sed ĉi tie ne troviĝas iu taverno!» «Kion vi diras!» la barbulo konsterne ek-kriis.» Sed en la mapo staras ke . . . «Jes, estis taverno ĉi tie, sed antaŭ du jaroj ĝi ĉesiĝis. Neniam alvenis fremdaj homoj al ĉi tiuj regionoj.» La fremdulo ŝajnis tre malfeliĉa. «Ĉi tiu trajno estas la lasta, ĉu ne?» Hersom kapjesis. «Fakte mi nun ne scias kion fari. Ĉu troviĝas iu proksime kiu luigas ĉambrojn por la nokto?» «Ne, kiu povus tiu esti?» La staciestro rigardetis tra la fenestro kaj man-gestis. «La plej proksima domo situas tri kilometrojn fore kaj tie loĝas familio kun dekdu infanoj. Sed tiu familio verŝajne ne havas lokon por tranoktado. Vi devus esti esplorinta la aferon de antaŭe.» «Jes, sed kiel dirite . . en mia mapo staras ke troviĝas taverno ĉi tie! Krome mi pensis ke dum la nuna sezono ne necesus de antaŭe telefoni. Se mi tion faris mi tute certe ne venis en tiun ĉi malagrablan situacion. Mi anticipe devus senti suspekton - - - ĉar apenaŭ estas profitige, mastrumi tavernon ĉi tie, en tiaj senhomaj regionoj.» «Jes, estis stranga ideo establi kaj stacion kaj taver-

non ĉi tie, ĉu ne?» Hersom diris. «Sed estis tiu brultorftranĉado siatempe. La grandbieno postulis staciojn kaj estis en tiuj tempoj kiam la bienposedantoj povis ion postuli. En jarvicoj la trafiko estis tre vigla, kaj oni konstruis tavernon por ke la brultorftranĉistoj estingu sian soifon. Sed ĉio estas historio. Se ne estis pro la birdrigardantoj kiuj anstataŭis la brultorftranĉistojn kiam ĉio de la brultorfo estis for, kaj ke ĉi tie fariĝis birdrezervejo, certe la taverno estis ĉesigita jam de la militfino. Sed fine ankoraŭ ne tiuj birdamikoj povis savi la tavernon, kaj nuntempe ili loĝas hotele en Sundkøbing kaj aŭtas ĉi tien. Oni ankaŭ povas diri ke la stacio nun troviĝas en la sama situacio kiel la taverno. Je la venonta monatŝanĝo mi estos translokigita. Sed kion mi dirus . . . jes, se vi kontentiĝas vi volonte povas kuŝi sur la divano en mia kontoro ĉi tiun nokton. Mi supozas ke ankaŭ vi intencos rigardi la birdojn kiam tagiĝos, ĉu ne?

Preterpasos ĉi tie du trajnoj je la dekdua kaj tridek, sed poste nenio ĝenos vin . . . nur je la sesa horo morgaŭ matene kiam la elsuda ekspreso preterpasos. Sed tio ja estas proksimume je la sama tempo kiam vi eliros.» «Tre afabla vi estas al mi» diris la fremdulo. Mi supozeble akceptos vian proponon.» «Ĉu vi deziras ion varman por trinki? Mi intencas por mi mem miksi tason da pulvorkafo kaj eble ankaŭ vi ŝatus ĝui kune kun mi unu tason. Mi estas vidvo kaj devas mem ordigi ĉion.» «Devas esti iom da elprovo, tiel tute sole loĝi en tia izolita loko.» «Jes vi pravas! Se mi ne havus la trajnojn mi eble freneziĝus.

Malgraŭ homoj tre malofte alvenas kaj forveturas de ĉi tie, mi ja ĉiam havas okazon iomete babili kun la konduktoro kaj la lokomotivestro kiam la trajno haltas. Same la televido kaj radio por mi estas bona konsolo. Sed ĝojigas min ke mi baldaŭ forestos de ĉi tie. Bonvolu! ĉi tie estas via kafo.» «Koran dankon. Ne povus ĉi tie en tia senhoma loko okazi io sensacia,» la fremdulo diris, prenante plenbuŝon da kafo. «Ne, sed iam mi ĉi tie havis travivaĵon kion mi ne facile forgesos!» «Ĉu vere?» «Jes, kaj ĝi estis tiel drama kiel iu ajn kriminalromano. Kaj cetere estis en alta grado io krima . . .» «Vi sciemigas min!» «Ĉu interesus vin se mi rakontus al vi pri tio? Bone, sed tiuokaze bonvolu memori ke la tuto estas io kio okazis . . . ne estas io, pri kio mi ĉi tie sidante fabelas . . . Nu bone.» Hersom komencis kaj ekbruligis cigaron. «Okazis antaŭ kvar jaroj . . . malluman vesperon, ĝuste kiel ĉi jaroj . . mal-luman vesperon, ĝuste kiel ĉi mia kontoro du viroj demandante min kiam la venonta trajno forveturos. Unu el ili estas alta kaj forta, sed la alia iom da senindulo kun ruza brileto en siaj okuloj. Nu, tion mi ne tiam pripensis, eble estas tio kion mi poste ekpripensis. Jes, kaj nun vi plue aŭdu! Mi devis rakonti al la viroj kiel mi ĵus diris al vi, ke ne iros pli multaj trajnoj tiun vesperon, kaj ke mi nur ĉeestas por ke mi ekspedu la noktan eksprestrajnon suden, kiu ankaŭ tiam preterpasis je la dekdua kaj tridek. Mi proponis al ili ke ili pasigu la nokton en la taverno, kiu tiutempe ankoraŭ plenfunkciadis. Sed ili respondis ke ili ŝatus se oni permesu al ili sidi en la atendejo, kaj poste forveturi per la unua trajno . . . ĝi tamen ekveturos tiom frue ke estas sensencaĵo lui ĉambrojn en la taverno, . . ili opiniis. Tial mi diris al ili ke ili povas kuŝi sur la divano en mia kontoro se ili deziras. Memkompreneble estis nur loko por unu el ili sur la divano kaj la alia deviĝis sidi en la apogseĝo kiu staras tie, ĉar plaĉas al mi iafoje komfortigi min dum la paŭzo inter la trajnoj . . . Poste

mi eniris mian privatan loĝejon kaj sidiĝis antaŭ la radio kaj per la lastaj radionovaĵoj, mi aŭdis pri bankrabado en Sundkøbing. Du viroj surprize atakis kaj forkuris kun pli ol cent mil da kronoj. Laŭ la raportaĵo pri la bankrabado sekvis identigan priskribon pri la krimuloj kaj subite mi komprenas kiuj estas la du viroj en mia kontoro. Vi tute certe komprenas ke estas por mi malagrabla malkovrado. Kion mi nun faru? Mia socia devo diris al mi ke mi asistu por ke oni kaptu tiujn friponojn, — . . . sed kiamaniere? Ili tute certe estas armitaj kaj verŝajne ili ne sen malhelpo permesu al mi ke mi alvoku helpon.

Se mi prenus la telefonon kaj alvokus la policon, ili verŝajne donus al mi kuglon en la ventron, ĉar mi ne havas telefonon en mia privata loĝejo. Mi cerbumis kiel frenezulo pri kio mi nun devis fari, kaj subite frapis min la penso: La telegrafo! Estas malpli verŝajne ke la du viroj povas la morsan alfabeton kaj ŝajnos al ili tre nature se mi sidiĝas ĉe la telegrafo, je la tempo kiam la ekspreso preterpasos. Estis ja pro tiu celo ni havis la telegrafon! Mi provis ŝajnigi tiel nature kaj neĝenite kiel eble kiam mi denove envenis la kontoron. La malgrandulo kuŝis dormante sur la divano, eble nur ŝajnigante, — kaj la grandulo sidis en la apogseĝo kun duonfermitaj okuloj. Mi ne povis decidi ĉu li rigardas min aŭ ne, sed tamen mi havis malagrablan senton ke li sekvas ĉiujn miajn movadojn. Kaj mi pravis en tio! En la sama momento kiam mi alproksimiĝis la telegrafon li rapide ekstaris kaj ekĉirkaŭprenis mian manartikon. «Mi ne estas tiel stulta», diris la grandulo! Mi aŭdis tra la muro ke vi aŭskultis la vesperajn novaĵojn tra la radio. Jes, ni estas la bankrabistoj de Sundkøbing! Ni ne sukcesis eskapi per aŭto, ĉar ĉie oni konstruis vojbarilojn. Ni devis nin ŝteliri antaŭen, laŭ vojetoj, trans kampoj kaj ĉi tie ni nun estas. Kaj ni tute ne interesiĝas pri enloĝado en iu taverno! Ni pluveturu per trajno kaj per via asisto! Mia kamarado devu! Li ne estas kapabla elteni pli multajn streĉadojn kaj neniu povas imagi ke li trajnos. Mi mem certe povos majstri la situacion kaj eviti la barilojn. Ankaŭ estas plej bone ke ni faru la returniron «unuope» kiel oni diras. Kiam trajno forveturos suden? «Hodiaŭ vespere ne iros pli da trajnoj» mi respondis. «Estas nur la noktekspreso.» «Bonege, haltigu ĝin!» «Ĉu mi vere haltigu la noktekspreson?» «Jes, kaj vi havas signalilojn ĉi tie, ĉu ne? Certe vi povas envetursignali anstataŭ doni preterpassignalon. Poste la ekspreso haltos ĉe la stacidoma kajo, la konduktoro elsaltos por demandi vin kial ne troviĝas signalo por preterpasado. Mia amiko de antaŭe transpasos la trakon kaj ensaltos la trajnon de la kontraŭa flanko. Verŝajne la biletkontrolo tiutempe estas finita, tiel ke oni lasu lin trankvile, precipe ĉar li intencas forlasi la trajnon kiam ĝi haltos la unuan fojon . . . Ĉu tio estas en Strømberg?» «Jes, mi respondis, la noktekspreso haltas en Strømberg.» «Vi klarigu al la lokomotivestro kaj la konduktoro ke la antaŭa stacio ne donis trajnekveturan avizon, sed ke nun ĉio estas en ordo kaj per tio la trajno forveturos. Simple, ĉu ne? Sed ne provu friponaĵon koncerne la telegrafon! Kiam ne alvenos aliaj trajnoj ol la ordinara ekspreстrajno, vi tute ne bozonas tuŝi la telegrafŝlosilon, ĉu ne? . . . ne, ĝuste kiel mi pensis. Bonvolu sidigu vin tie!» Li montris al la apogseĝo, kaj kiam mi ne obeis la ordonon sufiĉe rapide, li elpoŝigis pistolon kaj direktis ĝin al mi. «Mi konsilas al vi ke vi faru tion kion mi diras al vi!

Daŭrigo p. 96



Junulara angulo





Ulrich Barnickel kaj Einar Halvard Krogstie.

LA UNUA RENKONTIĜO — DANK'AL ESPERANTO!

Inter la plej junaj IFEF-anoj, sendube estas Ulrich Barnickel de Frankfurt/M (Filo de Willi Barnickel) kaj Einar Halvard Krogstie de Løten, Norvegio (Filo de Per Johan Krogstie) — ambaŭ ili havas 11 jarojn. Dum la lasta jaro ili interkorespondis en Esperanto, kaj ĉar iliaj patroj ambaŭ intencis partopreni en la jarkunveno de GEFA en Lübeck dum oktobro, aranĝiĝis tiel, ke la knaboj akompanis la patrojn tien. La knaboj komprenis unu la alian bonege, montriĝis ke ili havas la saman ŝatokupon, nome sporto, sed speciale piedpilko.

Nun ili esperas estonte multfoje revidi unu la alian.

*

LA 13a INTERNACIA FERVOJISTA ESPERANTO-SKISEMAJNO okazos de 5.—12. 2. 1972 en Fervojista Sportdomo, «Willi Merkl-Heim» en Spitzingsee (Germanio). La partoprenontoj jam nun estas petataj, antaŭvidi alvenon en München 5. 2. frumatene. La grupo uzos trajnon, kiu trafikos ekde München 8.42 horo. Por faciligi la vojaĝon, ni donas klarigon pri

Trajnkomunikoj inter München kaj Fischhausen—Neuhaus

München ab	8.42	9.30	12.02	13.28	15.00	17.05
Holzkirchen an	|	10.01*	12.28*	|	|	17.36*
Holzkirchen ab	|	10.12	12.35	|	|	17.39
Fischhausen—Neuhaus an	9.49	11.02	13.26	14.57	16.06	18.28

*) ŝanĝi en Holzkirchen.

La ĉi-suba trajntabelo nur validas por sabato.

De trajnoj alvenataj en München ĉefstacio ĝis München Holzkirchner Bahnhof, oni bezonas 6 ĝis 8 minutojn piede. De stacio Fischhausen-Neuhaus trafikos *speciala aŭtobuso por ni* je 11.20 horo al la Willi-Merkl-hejmo. Tiuj, kiuj ne povos atingi ĉi tiun aŭtobuson, povos uzi ek de Fischhausen-Neuhaus publikajn aŭtobus-

Daŭrigo p. 92



ADMINISTRAJ INFORMOJ

La ĉefkomitatano Kurt Greutert elektiĝis kiel komitatano B por UEA.

Tiamanere IFEF nun disponigas 2 membrojn de la UEA-komitato, nome D.ron Bácskai, kiu jam de jaroj estas komitatano A, kaj Greutert kiel novan komitatanon B. Koran gratulon al kol. Greutert!

Rimarkigo: Laŭ statuto de UEA, ties komitato konsistas el komitatanoj A, B kaj C, komitatanoj A estas elektitaj ĉiun trian jaron de la aliĝintaj asocioj. Sekve IFEF rajtas elekti unu komitatanon A, kiu estas D-ro Bácskai.

La delegitoj kaj ĉefdelegitoj de UEA alelektas el internacia listo po 250 delegitoj unu komitatanon B. Tio estas kolego Greutert. Komitatanoj A kaj B kune alelektos laŭbezone spertulojn de diversaj metioj kiel komitatanojn C ĝis kvarono de la komitatnombro.

*

La Brita Esperanta Fervojista Asocio (BEFA) atentigas, ke antaŭ du jaroj la adreso de la sekretario ŝanĝis. Tamen la gazetoj el diversaj landoj estas senditaj ankoraŭ nun al la malnova adreso. Mi petas ĉiujn landajn asociojn informi la presejojn, ke la adreso estas jena:

S.ro Bryan *Ranwell,* 48 Abbey Road, Bush Hill Park, *Enfield* Middx, Britio.

Krome necesas korekti la adreson de la junulara gvidanto jene:

S.ro Johano *Mevel,* 22 rue du général Patton, F-28 *Chartres,* Francio.

*

6.11.71 okazis en Basel estrarkunveno, dum kiu estas traktitaj i.a. la preparlaboroj por la kongreso en Lugano. Krome estas priparolitaj la laboroj dum la pasintaj monatoj kaj kelkaj problemoj, kiuj tuŝas la Federacion en la venontaj jaroj.

*

Plej korajn gratulojn
pro lia 80a naskiĝtago esprimas la Internacia Fervojista Esperanto-Federacio al la hungara esperantisto kaj poeto d-ro Kalman Kalocsay. Al tiuj gratuloj ni ligas la sinceran deziron, ke d-ro Kalocsay ankoraŭ travivu multajn jarojn en bona sanstato kaj kun emo kaj forto por daŭrigi sian tiom gravan, necesan kaj ĉie ŝatatan aktivecon por la Internacia Lingvo.

Ni gratulas al nia eminenta membro, prof. d-ro Giordano Azzi (Como) pro elekto kiel nova prezidanto de Itala Esperanto-Federacio. D.ro Azzi jam estis estrarano de UEA por kulturaj aferoj. Li krome estas prezidanto de la Esperanto-grupo Como kaj komitatano A de UEA.

Nia germana kolego Erwin Böhm, estro de la plej granda lokomotivejo en Frankfurt/M, festis 11.10.71 sian 40-jaran deĵoran jubileon. Kolego Böhm estas

Daŭrigo p. 93

Daŭrigo de p. 91. **Junulara . . .**

ojn, kiuj ekveturos baldaŭ post alveno de la trajnoj. Aliakaze eblas lui taksion, distanco 7 kilometroj.

Por la revojaĝo notu ke la speciala aŭtobuso trafikos tiel, ke vi atingos München je 12.02 horo.

Bonvolu turni vin al S.ino Elfriede Kruse, D6 Frankfurt(M), Schweizer Str. 104.



EL LA FERVOJISTA MONDO

Ĉehoslovakio:

Dum oktobro realigis E-rondeto «AMIKECO» de fervojistoj propagandan ekspozicion pri Esperanto. Pli ol 1000 da bildkartoj kaj multaj propagandiloj montris disvastecon de Esperanto en la mondo.

Centra parto de ekspozicio estis dediĉitaj al fervojista mondo. Sur bildkartoj kaj propagandafiŝoj estis videblaj stacidomoj, lokomotivoj, vagonoj, kun multaj klarigoj en Esperanto. Memstara parto montris laboron de sekcio de fervojistoj ĉe Ĉehoslovaka Esperanto Asocio, ĉar sidejo de estraro de Sekcio troviĝas en Ceská Trebová.

Dum 10 jaroj fariĝis E-rondeto en Ceská Trebová unu el plej aktivaj rondetoj en Ĉehoslovakio. Ĉiujare oni aranĝas kursojn por komencantoj, progresintoj kaj skriban kurson, kiu jam funkcias pli ol 5 jaroj. E-rondeto eldonis broŝuron pri Ceská Trebová kaj aranĝas en lastaj jaroj sukcesajn E-balojn. Lasta sukcesa paŝo de rondetanoj estas kunlaboro kun E-rondeto el urbo Klodsko (Polio).

*

Danio:

«IF» GRAVA ANKAŬ POR NIAJ MALJUNAJ MEMBROJ

Tion ni ek-konis el letero, sendita de P.C. el Aarhus, kiu dankas al redakcio kaj ĉiuj kolegoj, kiuj bonvole kontribuas per interesaj artikoloj al IF kaj tiel helpas ĝin fariĝi al-loga. Pro spacomanko ni ne povas publikigi la tutan leteron kaj opinias, ke la esprimitaj en ĝi ideoj pri kongreslibroj eventuale estu konigataj al la dana komitatano.

*

Germanio:

BONSUKCESA JARKUNVENO DE GEFA

Lübeck, la nordgermana Hanse-urbo proksima al la Balta Maro, gastigis de la 9a ĝis la 10a de oktobro 1971 pli ol 150 esperantistajn fervojistojn, inter ili gekolegojn el Aŭstrio, Belgio, Danio, Francio, Italio, Nederlando, Norvegio, Svisio kaj Svedio. Kiel kutime okazis gazetarkonferenco kaj laborkunsido de la GEFA-estraro kun la distriktaj komisiitoj. La aliaj vizitis kun sperta gvidanto la urbon kun ĝiaj multnombraj gotikstilaj konstruaĵoj.

Post-tagmeze oni ekskursis per aŭtobusoj tra la eleganta havenurbo Travemünde al la idilie aspektaj banlokoj laŭlonge de la Balta Maro. Kulmino estis kiel ĉiujare la festvespero en la kongresejo, en kiu altiris la atenton varb-

---

Daŭrigo de p. 92. **Administraj . . .**

konata al la plej multaj el ni kiel preleginto de la fakprelego en Fulda. Ni gratulas al la jubileulo kaj deziras ankaŭ por la estonteco ĉion bonan al li.

Nekrologoj

En Germanio subite mortis nia fidela membro **Rudolf Hönemann,** de Aachen, nur 43 jaraĝa li estis, kaj li devis forlasi la familion kaj nian rondon multe tro frue.

*

El Norvegio ni eksciis, ke la ano de NEFA, kaj de IFEF, emirita staciestro **Ragnvald Horrisland** mortis.

*

Cetere la norvega sekcio perdis sian fidelan membron: emerita lokomotivestro **Øyvind Lund,** kiu mortis en aĝo de 75 jaroj.

Ili pace ripozu!

ekspozicio kaj librovendejo. La salonego ŝajnis esti tro malgranda por la multnombraj ĉeestantoj. Alparolis la reprezentantoj de la fervojdirekcio Hamburg, de du fervojaj sindikatoj, de UEA, de IFEF, de la fervoja socialorganizaĵo kaj nelaste de la landaj asocioj. La fervojista horo kontribuis per al-logaj kantoj. La sekva dancado kunigis multajn ĝis longe post noktomezo.

La dimanĉa matineo konsistis el jarraporto de la GEFA-prezidanto, kantrecitaĵoj, bildprelego pri la venontjara IFEF-kongresloko Lugano, sonfilmoj pri la norvegaj kaj germanaj fervojoj, ambaŭ en Esperanto, kaj sprite ludita teatraĵo. Estis bonege organizita harmonia jarkunveno, preskaŭ kongreso, por kiu la partoprenintoj dankas al ĉiuj kontribuintoj.

W. B.

Svisio:
ROMANSHORN—LYON—BARCELONA—ROMANSHORN

La IFEF-kasisto ĵus faris vojaĝon, kaj el longa letero pri diversaj travivaĵoj, ni referas la jenon: (Bedaŭrinde mallongigita pro spacmanko). Unue li partoprenis en la jarkunveno de la franca IFEF-sekcio en Lyon, kune kun la IFEF-sekretariino kaj 110 aliĝintoj el Belgio, Germanio, Hispanio, Nederlando kaj Svisio.

Je la alveno, s.ano Laheurte afable akceptis la gepartoprenantojn. Spite de gravaj kunsidoj, la gepartoprenantoj trovis okazon viziti kaj butikojn, kaj vidindaĵojn, menciinde estas la malnova urb-parto St. Jean, la katedralon, kaj la amfi-teatron.

La bankedo estis festa okazintaĵo, kun bonega regalado, kaj la francaj gastigantoj meritas laŭdon kaj koran dankon pro afabla akcepto kaj gastigado.

Daŭre la vojaĝo nun iris al Barcelona, kie en la stacidomo amikoj akceptis la IFEF-kasiston, kaj dum la semajno kiam li vizitis tiun ĉarman urbon, ili bonege zorgis por li.

Li laŭdas la interesan klubejon; barako antaŭ la lokomotivejo.

Cetere li ekskursis al urbaj vidindaĵoj, al hejmoj de kolegoj, al haveno, al Esperanto-muzeo, kaj al ĉampan-fabriko.

Fine okazis mallonga prezentado de lumbildoj kaj lasta vespermanĝo en amika atmosfero.

Montriĝis denove, ke ne sufiĉas lerni lingvon de alia popolo, por ek-koni landon kaj popolon tiom funde, kiel ni ĝin atingas pere de komuna lingvo, de ĉiu same lernita.

La IFEF-kasisto esprimas sian koran dankon al siaj karaj amikoj pri modela gastemeco.

*

FERVOJA TERMINARO APERIS EN NEDERLANDO

La plej juna frato de la germana «unuenaskito» estas samtempe la plej granda! «Spoorwegfakwoordenboek» ĝi nomiĝas, kaj fiere sin prezentas kun 138 paĝoj A-4-formataj en oficiala NS-kovrilo apud «Ordbok for Jernbaneuttrykk» el Norvegio, «Mala zeleznicka terminologija» el Jugoslavio, «Kleines Eisenbahn-Fachwörterbuch» el Germanio kaj «Vasúti kisszótár» el Hungario. Ĉiuj baziĝas sur la komuna fonto kaj volas oferti al la uzantoj ne tro grandan stokon da terminoj, kiuj ebligu sin esprimi en fervojfaka medio.

Kuraĝe la nederlandaj kolegoj rezignis pri la avantaĝoj de poŝformato favore al facila legebleco kaj la rezulto pravigas tiun decidon: la du kun granda interspaco ekzaktege tajpitajn kolumnojn (tre malfacila laboro!) oni legas senpene, kun ĝuo. Ankaŭ lingva komencanto profite

uzos tiun eldonaĵon. Kaj ĉu ne ĝuste tio estas la plej grava tasko de ĉia terminara aktiveco?

Sinceran gratulon al la tradukintoj kaj al la senlaca tajpistino, s-ino Hardeveld. Komune ili faris valoran donacon al FERN okaze de ĝia 25jara jubileo!

Ritt

Daŭrigo de p. 87.

La fervojoj de...

La 354 m. longan, kaj 47 m. altan ŝtalponton oni uzis de 1877, ĝis la lastaj jaroj, kiam elektrizado kaj konstruado de dutraka linio faris novan ponton necesa.

Dum la lastaj 25 jaroj de la pasinta jarcento, konstruiĝis multaj linioj.

En 1910 la kompleta fervojreto konsistis el 3249 km. kaj la tiama reto estis preskaŭ kiel la hodiaŭa.

Dum la 1870-jaroj boĝi-vagonoj haviĝis, kaj kvar-cilindraj vaporsuperhejtaj lokomotivoj, kaj tio kune, efektivigis la fervojtrafikon. En 1886 la unuaj grandaj, naciaj eksprestrajnoj kun restoracio kaj litvagonoj ektrafikiĝis laŭ la linio Lisboa-Porto, kaj la 8-an de novembro venis la unua internacia eksprestrajno, nome «Sud-Express». Ĝi donis seninter-rompan komunikiĝon inter Lisboa kaj Paris, kaj la vojaĝo daŭris 47 horojn.

La trajno fariĝis ege populara, kaj inter la plej priparolata, simile al «Orient-Express».

Ĝi veturiĝis kun restoracio kaj litvagonoj. Komence oni veturis nur unu fojon po semajne, sed post kelkaj jaroj, oni veturis tri fojojn. Ĝis 1895 la trajno veturiĝis tra Valencia de Alcantara kaj Madrid, sed dum la lastaj jaroj ĝi veturis laŭ la nuna linio tra Medina del Campo.

La hodiaŭa «Sud-Express» uzas ĉa. 25 horojn por veturi la 1890 km. longan distancon Lisboa—Paris, kaj ĝi bonege konservas la fierajn tradiciojn de la pasinta jarcento.

Aliaj internaciaj eksprestrajnoj, estas krom «Sud-Express», «Lusitiana Express» de 1943, kaj «Lisbonne-Expresse» de 1967, ambaŭ en trafiko inter Lisboa kaj Madrid.

La evoluo dum la lastaj jaroj.

La plej grava kio okazis en la portugala fervojhistorio dum ĉi tiu jarcento, estas ke multaj privataj fervoj-kompanioj de la 1870-jaroj aliĝis al la nacia, publika «Companhia dos Caminhos de Ferro Portugueses», mallongigita CP.

Nur unu kompanio ankoraŭ ne aliĝis, nome «Sociedade Estoril», sed tio estas antaŭurba fervojaro ĉirkaŭ Lisboa.

Tiu plibonigo plenumiĝis en 1945, kaj la aktuala portugala fervojpolitiko, sekvis la ordinaran eŭropan modelon post tiu tempo. Flanke de la aŭtoritatoj, oni provas kunordigi la diversajn transportservojn, inter alie per graditaj malprogresivaj tarifoj, kaj oni provas prezenti la fervojon kiel eble plej al-loga.

Oni plibonigis la linifundamenton kaj relvojon, kaj laŭ plano de 1963 la reloj kunveldiĝis en pecoj 860—960 m. longaj.

La poradaksa ŝarĝo en la larĝ-ŝpuraj fervojlinioj, leviĝis al 19 t., kaj laŭ la etŝpuraj al 11 t.

Daŭre oni modernigas vagonstokon kaj trakciilaron, la veturtempo reduktiĝis, kaj la ĉeflinioj elektriziĝas.

La plej grava fervojlinio, estas ĝi inter Lisboa kaj Porto, kie 50 % de la portugala fervojtrafiko frekventas, kaj la elektrizado de tiu linio pretiĝis la 3-an de novembro 1966.

Aldone la antaŭurbaj fervojoj ĉirkaŭ Lisboa elektriziĝis.

La sistemo elektita en Portugalio, estas 250000 voltoj alterna fluo, kun 50 periodoj.

Iom da statistiko.

La portugala fervojreto nun estas je 3603 km., en tio Sociedade Estoril ne estas enkalkulita.

770 km. estas etŝpuraj fervojoj (1000 mm.) ili troviĝas en la nordaj partoj de la lando, dum la resto de la reto estas larĝŝpura (1665 mm.) 398 km. de la fervojreto, estas dutraka, dum 749 km. estas elektrizitaj linioj.

CP posedas 950 personvagonojn, 9900 varvagonojn, ĉa. 150 motorvagonarojn kaj 385 lokomotivojn, inter tiuj 306 vapormaŝinoj, 54 dizel- kaj 24 elektraj lokomotivoj.

La persontrafiko kreskas ĉiujare per 5 %, dum la vartransportoj malkreskas. Depost 1958 la fervojo veturis kun deficito, sed kun variaj dimencioj.

CP havas ĉa. 28000 dungitojn.

Daŭrigo de p. 90.

La lerta ...

Mi ne havis alian elekton ol obei. Mi sidiĝis en la apogseĝon kaj la viro sidigis sin en la kontorseĝon, metante la pistolon antaŭ li sur la tablon. Kiam vi eliros sur la stacidoman kajon por paroli kun la konduktoro, mi sidu ĉi tie kovrante vin per la pistolo!» li diris. Jes, memkompreneble vi eklumigu la lampon ekstere, por ke mi observadu vin, kaj la fenestro ĉi tie ni lasu malfermita, tiel ke estos libera super-rigardo. Memkompreneble vi komprenas ke mi tion serioze opinias, ĉu ne?» Laŭ lia voĉnuanco mi bone komprenis ke li estas serioza. Mi duonkuŝis en la seĝo kun fermitaj okuloj, dum la pensoj laboris sub altpremo. Mia sola ŝanco estis ke la viro estas tiel laca ke li ekdormos tie en la seĝo. Li fakte ŝajnis tre dormema kaj tio ne estis strange ĉar ili ĉirkaŭvagadis de fruvespere sen nutraĵo, seka aŭ malseka. Sed bedaŭrinde ne ŝajnis ke li dormetos eĉ unu sekundon. «Aŭdu ĉi tie.» li diris, kvazaŭ ke li divenus miajn pensojn. «Iom da manĝaĵo kaj botelo da biero povus vigligi nin, ĉu ne? Tute certe en la domo troviĝas iom da nutraĵo, kaj botelon da biero vi certe povas havigi.» Li prenis la pistolon kaj per ĝi li kelkfoje batis la tablon. Mi komprenis la intencon. «Ne troviĝas multe da nutraĵo ĉi tie», nur iomete da peklita kolbaso kaj fromaĵo,» mi respondis. «Bonege! kaj botelon da biero po al ni!» Li ekstaris kaj sekvis min en la kuirejon kun la pistolo konstante direktante al mi. Mi eligis el la fridujo paketon da sekalpano, buteron, surpanaĵon kaj ŝmiris unu fromaĵbuterpanon kaj unu kun peklita kolbaso po al ili. «Mi certe kapablas manĝi du el ambaŭ specoj,» li diris bruske. Mi obeis, kaj intertempe mia cerbo laboris sub altpremo, sed bedaŭrinde kun la sama malbonrezulto kiel antaŭe. «Kaj nun la bierbotelojn!» la viro akre diris. Mi denove malfermis la fridujon kaj eligis du bierojn. «Kvar!» li diris. «Ĉu ne ankaŭ vi deziras unu?» Mi eligis ankoraŭ du botelojn. «Mi ne soifas,» mi respondis. Kiam oni troviĝas en danĝero, oni forgesas tiajn subordigitajn sentojn. Ni reiris en la kontoron, mi antaŭe kun la telero, kaj li malantaŭe mi, portante en unu el siaj manoj la bierbotelojn kaj en la alia la pistolon. Mi jam de longe konstatis ke ne temas pri ludilpistolo, kaj oni ne povis prikalkuli ke ĝi ne havas municion. Do la du viroj manĝis kun avida apetito kaj glutis la bieron. La grandulo ne eĉ unu sekundon malatentis kun la pistolo. Kiam li eltrinkis li diris:

«Do, restas unu horo.» «Jes, mi respondis. Per tio la interparolo silentis. La stacia horloĝo tiktakis la tempon. Ekstere estis mallumo, kaj de tempo al tempo estis tiel kvieta ke ni povis aŭdi la birdsonojn tute de la plataj altaĵoj, malgraŭ ni sidis malantaŭ fermitaj fenestroj. «Ne alvenas iuj ĉi tien, ĉu ne?» diris subite la grandulo. «Ke, neniam homoj alvenas ĉi tien je tiu tempo de la tagnokto,» mi respondis.

La sekundoj kaj la minutoj sin plue limakis. Mi rezignis pri haltigi la bankrabistojn kaj mi dormetis iomete. Fine mi fakte devis esti ekdorminta, ĉar mi dum momento tute estis en deliro, kiam mi aŭdis la avizon de Brotorp ke la ekspreso estis preterpasonta tie. «Jes, kaj nun la tempo jam estas tie» diris la pistolulo. «Jes,» mi respondis, «kaj nun mi devas eniri la rigadejdomon.» Li sekvis min eksteren kaj gardis ke mi metas la enveturSignalon. Mi devis klarigi al li kiel li de malantaŭe de la ĉefsignalilo povas vidi ĉu ĝi enveturSignalas aŭ donas preterpas-signalon. Poste ni denove eniris kaj li petis min malfermi la fenestron kontraŭ la perono. Post tio li ordonis al sia amiko ke li transiru la trakon kaj atendu en la mallumo malantaŭ budon ĝis la trajno haltas. La kamarado foriris portante grandan tolsakon. Ĉu la mono de la bankrabado? Tiam la grandulo eksidis kaj komfortigis sin antaŭ la malfermita fenestro kaj ordonis al mi ke mi ekstereniru kaj min postigu sur la persono. Mi aŭdis ke la lokomotivo fajfas kaj tuj poste malrapide la nazblovanta ekspreso malvolonte haltas ĉe la perono. La konduktoro elsaltis el unu el la plej malantaŭaj vagonoj. Rekte kontraŭe kion mi kutimis mi ne iris al li renkonte, sed estis staranta atendante ĝis li alvenis al mi. «Bonan vesperon, Holmstrøm! Pardonu ke mi ne iris renkonte al vi, sed la iskiatiko hodiaŭ vespere estas tre rebela, kaj mi preskaŭ ne povas teni min sur la piedoj» mi diris. «Estas en ordo», diris Holmstrøm. «Sed kial vi haltigas nin?»

Mi ne ricevis la trajnekveturan avizon de Toftholm,» mi mensogis. «Mi ricevis ĝin ĝuste kiam vi enveturis, kaj bonvolu, nun vi povas daŭrigi.» «Bonege, tion ni faru. Ĉu alie ĉio estas en ordo?» «Bonege» mi respondis glutante bulon en la gorĝo. «Ĉio estas en ordo ĉi tie en Vadby, kaj nun mi eniru por sendi la trajnekveturan avizon al Toftholm.» La ekspreso malrapide ekmovigis sin. Kiam la trajno preterpasis la personon mi rimarkis ke la malgrandulo ne pli longe estas vidata en la ombro trans la trako. «Nun mi baldaŭ ne pli longe okupu vin,» diris la grandulo kiam ni ree eniris la kontoron. «Tiel baldaŭ ke mi certiĝos ke la ekspreso estas forlasinta Strømberg mi forlasos tiun de Dio forlasintan lokon, ĉar ĉi tiu loko ne ĝuste plaĉas al mi. Donu al mi la horaron por ke mi propraokule vidu kiam la trajno alvenos Strømberg. Supozeble vi permesu al mi ke ne kontentigas min, vin fidi pri kio vi diras al mi.» Mi transdonis al li la horaron. Li malfermis ĝin kaj trovis la ekveturhoron de Strømberg. «Je la dektria kaj dektri» li konstatis kaj denove pistolbatis la tablon. «Residigu vin tie . . . kaj ne provu postkuri min kiam mi foriros. Mi malvolonte pafu vin, sed se necesus mi sendube faru tion!» Mi denove enfalis la apogseĝon kaj estis sidanta, cerbumante, ĉu tion mi nun faris, estu kontribuo al la kaptado de la bankrabistoj. Fine, mi tamen havis sukceson fari ion prudentan. Mi donis la molnovan horaron al la viro, la someran horaron.

Sed ni ĵus transiris al la vintro-horaro, kaj tio signifis ke la ekspreso alvenos Strømberg kvar minutojn pli malfrue.

Ĝi ankaŭ estis alveninta Vadby kvar minutojn pli frue, sed tion la bankrabistoj ne registris. Krome, estis trakprizorgado je la distanco al Strømberg, kaj bremsado ĉe Vadby ankaŭ kostis kelkajn minutojn . . ., sed ne ŝajnis ke la viro tion oferas penson. La viro pli kaj pli senpaciensiĝis kiam la horloĝmontriloj alproksimiĝis unu kaj dektrian horon. Senĉese li sidis pistolfrapante la tabloplaton. Fine la montriloj staris je unu kaj dektri. «Bone, ne faru iujn stultaĵojn,» minace li diris, levante sin kaj iris al la pordo. «Estu sidante en la seĝo dum dek minutoj . . . Se mi ekvidus vin ekstere, mi pafu vin! Tiam li elkuris sur la stacidoman kajon kaj poste, kiam mi antaŭzorgeme elrigardis la fenestron, li estis for. Mi estingis ĉiujn lampojn, ĉar en la lunlumo mi pli facile ekvidus lin se li revenus. Post tio mi kuris al 'la telegrafo kaj sendis depeŝon al Strømberg: «Bankrabisto eltrajniĝas je la unua kaj deksep horo.» Momento poste la telegrafo returne tiktakis: «Ĉu vi tion serioze opinias?» Senprokraste mi remorsis: «Jes, jes, jes, rapidu vin!» Estis je la unua kaj dudek kvin horo kiam la telegrafo denove tiktakis: «Bankrabisto kaptita.» «Jes, per tio la nervekscita travivaĵo finiĝis kun kontentiga rezulto. Sed mi nekaŝite kaj honeste devas konfesi ke ne estas ekzakte tiajn travivaĵojn al kiuj mi sopiris ĉi tie en mia izolita stacio, sed al io pli multe paca. Sed tiurilate, mi ne povas diri ke mi estas kontenta, kaj certe mi ne malemas ke mi baldaŭ translokiĝos al Sundkøbing.» La fremdulo ne respondis, nur sidis fiksrigardante malgaje antaŭ si. Subite li kaplevis kaj fiksrigardis la staciestron. «Do, estis tiamaniere ke tio okazis. Estis pro vi ke ĉio fiaskis! Staciestro Hersom subite enfiksrigardis en pistolfaŭkon, ĝuste kiel antaŭ kvar jaroj. Ke ankaŭ la pistolo estas prenita je la sama mano kiel tiam, fariĝis klare en lia kapo. «Ne, vi ne rekonis min.» diris la fremdulo. «Nuntempe estas ja tiel moderna kun barbo kaj neniu trovas tion atendinde kaj ĝi ankaŭ helpis al mi ne esti rekonita. Sed nun mi estas devigita el mia kaŝejo por helpi mian amikon. Li provis forkuri sed malsukcesis kaj nun oni transportu lin al alia mal-liberejo. Mi eksciis ke li kunsekvas tiun trajnon kiu preterpasos ĉi tie je la nulo kaj tridek ĉinokte . . . ni povas diri . . . dum dek minutoj. Vi ja estas tiel taŭga kiam estas demando pri haltigi ekspresstrajnojn. Pasintan fojon, mia kamarado entrajniĝus, sed ĉinokte mi eltrajnigu lin . . . kaj vi helpu min! Vadby ja estas tiel pacoplena stacio por la celo, ne malplej pro la ĉesigita taverno . . . jes tion mi bone sciis, . . . tio ja eniris mian planon, kaj mi estis pli certa el dum la pasinta fojo ke mi ekhavus okazon resti en via tuja proksimeco.

Li svingetis kun la pistolo antaŭ la nazo de Hersom. «Sed fakto estas ke tio ne pli longe estas farebla ĉar la stacio ĉi tie estas ĉesigita. Tion mi ja diris al vi antaŭe kaj mi nur loĝos ĉi tie ĝis la monatŝanĝo.» «Pri kio vi opinias ke la stacio estas ĉesigita? Laŭ tio kion mi povas vidi ĝi ankoraŭ situas ĉi tie.» «Estas io relvojteknika kaj ni ne plu havas signalistaron ĉi tie,» Hersom respondis. «Vi mem povas kuniri en la rigadejdomon por vidi. La tuta signalilsistemo automatiĝis, samtempe kiam fariĝis dutraka linio ĉi tie. La trajnoj mem komutas trakforkojn kaj signalilojn. La nova sistemo ekfunkciis antaŭ du semajnoj kaj Vadby malavanciis al haltejo.» La fremdulo kunsekvis en la rigadejdomon kie ĉio da mekanikaĵo estis forigita. Io el la aĵoj estis metitaj starante antaŭ la muro ekstere por esti for-

transportotaj. «Diablon,» siblis la fremdulo. Ili stumblis en iom da dika ŝtalfadeno kiam ili reiris. «Jes, nuntempe ĉi tie regas malordo,» Hersom diris, donante al la fadeno energian piedfrapon kun tiu rezulto ke ĝi falis de la stacidoma kajo, sur la relojn. La fremdulo ordonis al li ke li envenu la kontoron. «Kion mi nun faru . . . rilate vin, mi opinias? Vi min ja tro bone konas,» la fremdulo diris. Sam-momente li pintigis la orelojn. «La alsudan ekspreson,» Hersom diris . . . «sed ne timu, ĉar mi ne plu povas haltigi iujn trajnojn. La trajnbruado pligrandiĝis, sed subite estis kvazaŭ la trajno malrapidiĝis. La bankrabisto ek-kuris al la pordo, kaj Hersom bone utiligis la ŝancon, postkuris la viron kaj sukcesis lin kapti de malantaŭe, antaŭ ol li povis sin turnigi. Per rapidega bato li sendis la pistolon el lia mano, kaj ili ambaŭ renversiĝis en furioza interbatalado. La trajno haltis ĉe la finparto de la perono. La lokomotivestro desaltis la lokomotivon kaj alkuris ilin, kaj iom poste ankaŭ la konduktoro alvenis. Rapide oni submetis la bankrabiston, kaj Hersom enkuris la kontoron kaj venigis iom da ŝnurego, per kiu ili ligis lin. Turnante sin al la malantaŭ-ligita viro, Hersom diris: «Ne estas malfacile haltigi trajnon, se oni nur retuŝas la trakon per tia efiko ke la signalilo montras ruĝan lumon. Estis tio kion mi provis kiam mi piedfrapis la ŝtalfadenon sur la relojn, kaj mi sukcesis, tiel ke la ŝtalfadeno tuŝis ambaŭ relojn. Feliĉe ke unu el la novaj aŭtomataj signaliloj troviĝas apud la perono, alie la lokomotivestro kaj la konduktoro ne povus esti donintaj al mi helpon. Mi preferis haltigi ĉi tiun trajnon anstataŭ la trajno per kiu via amiko alvenus. Cetere mi ne havus la forton necesan por povi piedfrapi la ŝtalfadenon transen al la alia trako. La bankrabisto estis pala de furizo kiam oni kondukis lin al la trajno. Sammomente aperis la alnorda ekspreso en la kurbiĝo ĉe la Vadbyrivero, kaj tuj poste ĝi pretersiblis la stacion.

Informoj

La norvega Esperanta filmo.

Ni memorigas pri tio, ke la pruntedonon de la kopioj de la Esperante parolanta filmo «Mi estis tie», eldonita de la Norvega Ŝtata Fervojo, prizorgas Norvega Esperantista Ligo (adreso: Box 942, Oslo 1, Norvegio). Pri pruntepreno de kopio de la filmo oni turnu sin nur al tiu adreso, ne rekte al la Norvega Ŝtata Fervojo. Al peto oni laŭeble aldonu du internaciajn respondkuponojn, por kovri la poŝtajn elspezojn. Ni ankaŭ atentigas pri tio, ke ekzistas nur kelkaj kopioj de la filmo, kaj ni konstante ricevas petojn pri la filmo. Tial ekzistas listo de atendantoj, tiel ke petanto ne ĉiam povas tuj ricevi la filmon, sed devas atendi ĝis kopio estos libera. Pro la sama kaŭzo estas grave ke ricevinto de la filmo ne konservos ĝin ĉe si dum monatoj, sed resendas ĝin tuj post la uzo.

Norvega Esperantisto Ligo.

Ĉu vi deziras gajni 10-tagan ekskurson tra Polio?

Partoprenu la novan konkurson de la Pola Radio

«FORUMO — EŬROPO — 71»

La respondo al ambaŭ subaj demandoj ebligas lotum-gajni unu el la ĉefaj premioj — 10-tagan senpagan ekskurson tra Polio:

1. *Kiel vi rilatas al la propono de la socialismaj landoj kunvoki konferencon pri la afero de la eŭropa sekureco kaj kunlaboro, kaj kion vi atendas de tiu ĉi konferenco?*

2. *Kiuj personoj en via lando kaj en kia maniero speciale meritiĝis por la afero de la paco?*

Inter la partoprenantoj de la konkurso, krom la ĉefpremioj, estos lotumitaj multaj objektaj premioj kaj memordonacoj.

La leterojn kun respondoj oni sendu al: *Pola Radio, Esperanto-Redakcio, Varsovio — 1, P.O.Box — 46; Polio,* en kovertoj signitaj per la devizo: «Forumo» — *ĝis la 31-a de decembro 1971* decidas la dato de la poŝta stampo.

La rezultoj de la konkurso estos anoncitaj la 31-an de januaro 1972 en la Esperanto-elsendoj de la Pola Radio.

Anoncoj

Fervoja terminaro
germana, norvega, hungara kaj serbokroata. 4 diversaj libroj havigeblaj je la favora prezo sv.fr. 18.50 (37 int.resp.kup.)

*

Historio de la Fervojista Esperanto Movado 1908—1968.

Riĉe ilustrita, redaktita de K. G. J. de Jong, Amsterdam. 40 paĝoj, sv.fr. 1.50 (3 int.resp.kup.)

*

Varb-Afiŝo
eldonita de IFEF, fervoja motivo, grandformato norma, sufiĉe da libera spaco por surskribi informojn pri kursoj, prelegoj ktp. 5 ekz. sv.fr. 1.00 (2 int.resp.kup.)

La menciitajn librojn kaj afiŝon, oni mendu ĉe la IFEF-kasisto: Otto Walder, Esperantoweg, CH-8590 Romanshorn, Svisio.

La redaktfino por la venonta IF estas 15. 1. 1972.

Presita ĉe presejo A. Sæther A.s
N-2300 Hamar, Norvegio

Internacia Esperanto-Solidareco





Briko

Por la rekonstruo de la Reĝa Kastelo en Varsovio

Nürnberg 1971

Kliŝo: Heroldo.

PILO-PRESS ĵus eldonis poŝtkartobrikojn por la rekonstruo de la Reĝa Kastelo en Varsovio (laŭ la supra specimeno). La celo de tiu iniciato estas popularigi la internacian Esperanto-solidarecon; la kartoj servas kiel kvitancoj. Sed ili ankaŭ estas uzeblaj por korespondado. La neta gajno el la vendado estos transdonita al la Civitana Komitato en Varsovio fine de la jaro. Prezo por 10 kartoj estas 3,50 gmk; por 50 — 15 gmk.

L. Pickel, Pf 2113, D-85 Nürnberg 2.